

# **SPIS ZAWARTOŚCI**

## **I. CZĘŚĆ OPISOWA**

1. Strona tytułowa
2. Spis zawartości
3. Oświadczenie projektanta i sprawdzającego
4. Kopia uprawnień i zaświadczenia o przynależności do POIIB
5. Informacja dotycząca bezpieczeństwa i ochrony zdrowia
6. Opis techniczny
7. Wykaz punktów głównych drogi gminnej

## **II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA**

1. Orientacja Skala 1:40 000
  2. Projekt zagospodarowania terenu. Skala 1:1000,
  3. Profil podłużny drogi gminnej. Skala 1:100/1000
  4. Przekroje normalne. Skala 1:50
-

## **OPIS TECHNICZNY**

*do projektu budowlanego przebudowy drogi gminnej  
od wsi Płonowo do drogi powiatowej Nr 1699B Brzeźnica – Szmurły  
od km 0+000,00 do km 1+353,26*

### **1. Przedmiot i zakres opracowania**

Przedmiotem inwestycji jest przebudowa drogi gminnej od wsi Płonowo do drogi powiatowej Nr 1699B Brzeźnica - Szmurły od km 0+000,00 do km 1+353,26.

W ramach rozwiązań projektowych przewidziano do przebudowy drogę gminną od miejsca zakończenia nawierzchni jezdni bitumicznej przed skrzyżowaniem z drogą powiatową 1697B Szmurły – Płonowo do skrzyżowania z drogą powiatową Nr 1699B Brzeźnica – Szmurły. Opracowanie obejmuje wykonanie nowej nawierzchni na drodze gminnej.

### **2. Podstawa opracowania projektu**

- zlecenie Inwestora,
- mapa sytuacyjno-wysokościowa w skali 1:1000 do celów projektowych,
- wizja lokalna w terenie,
- „Warunki techniczne, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie” – Dz. U. Nr 43, poz. 430 z dn. 02.03.1999 r.

### **3. Charakterystyka stanu istniejącego**

Droga przewidziana do przebudowy przebiega przez wieś Płonowo, w większości wzdłuż niezabudowanych działek, w części działek o zabudowie kolonijnej.

W miejscu planowanej inwestycji w ciągu drogi występuje nawierzchnia brukowcowa oraz nawierzchnia żwirowa o średniej grub. 5cm wraz z pobocząmi o zmiennej szerokości. Szerokość nawierzchni brukowcowej od 3,3 m do 4,5 m. Szerokość nawierzchni żwirowej od 5,2 m do 6,2 m.

Odwodnienie drogi odbywa się poprzez powierzchniowy spływ wód opadowych rowami przydrożnymi lub na teren. W ciągu trasy zinventaryzowano 2 przepusty:

- w km 0+120,0 – przepust betonowy o średnicy 50 cm i długości 6,15 m,
- w km 0+902,00 – przepust betonowy o średnicy 80 cm i długości 10,5 m.

W pasie drogowym zlokalizowana jest następująca infrastruktura techniczna:

- skrzyżowania z linią energetyczną Sn,
-

- kable telekomunikacyjne.

Wykaz skrzyżowań z napowietrznymi liniami energetycznymi.

Lp.	Lokalizacja	Rzędna istniejąca osi drogi	Rzędna projektowana osi drogi	Różnica wysokości między rzędną projektowaną osi drogi a linią napowietrzną
		[m]	[m]	[m]
<b>Droga gminna we wsi Płonowo</b>				
1.	km 0+261,70 – linia energetyczna Sn	145,12	145,32	8,83
2.	km 1+082,50 - linia energetyczna Sn	143,17	143,35	8,95

#### **4. Parametry techniczne drogi**

Podstawowe parametry techniczne drogi:

- klasa techniczna – L,
- prędkość projektowa –  $V_p=40\text{km/h}$ ,
- pobocza obustronne – od 0,50 m do 1,0 m,
- kategoria ruchu KR1.

#### **5. Projektowane zagospodarowanie terenu.**

##### **5.1 Rozwiązania sytuacyjne**

Początek projektowanej trasy przyjęto w km rob. 0+000,00 w osi istniejącej jezdni brukowcowej, na styku z nawierzchnią bitumiczną przed skrzyżowaniem z drogą powiatową 1697B natomiast koniec trasy przyjęto w km 1+353,26 na krawędzi projektowanej jezdni bitumicznej drogi powiatowej 1699B Brzeźnica – Szmurły.

W planie zaprojektowano 2 łuki o promieniach  $R=100\text{ m}$  oraz osiem załamań trasy. Szczegóły dotyczące łuków poziomych obrazuje załączony wykaz punktów głównych drogi gminnej.

Na skrzyżowaniu z drogą powiatową Nr 1699B Brzeźnica – Szmurły krawędzie drogi należy wyokrąglić łukami o promieniach  $R=3,0\text{m}$  i  $R=12,0\text{m}$ .

Na całym objętym opracowaniem odcinku drogi gminnej zaprojektowano przekrój szlakowy z wykonaniem jezdni bitumicznej szerokości 5,0 m z obustronnymi poboczami gruntowymi szerokości zmiennej od 0,50 m do 1,0 m.

Zjazdy gospodarcze z drogi gminnej należy wykonać o szerokości jezdni 3,5 m z poboczami gruntowymi  $2 \times 0,75\text{ m}$  i z łukami wyokrąglającymi minimum  $R=3,0\text{ m}$ . Długość nawierzchni kruszywowej zjazdów przewidziano do istniejącej linii rozgraniczającej pasa drogowego.

---

Rozwiązania sytuacyjne pokazano na „Projekcie zagospodarowania terenu” w skali 1:1000.

## **5.2 Rozwiązania wysokościowe**

Niweletę drogi gminnej zaprojektowano z wykorzystaniem istniejącej nawierzchni żwirowej i brukowcowej jako podbudowy pod projektowane warstwy konstrukcyjne.

Zaprojektowano spadki podłużne rzędu 0,121% ÷ 1,474%. Łuki pionowe zastosowano o promieniach od R=1500 m do R=3000 m – wklęsłe od R=1500 m do R=4500 m - wypukłe.

## **6. Przekroje normalne**

Przekrój normalny na drodze gminnej:

- szerokość jezdni bitumicznej– 5,0 m,
- spadek poprzeczny jezdni na odcinku prostym– 2,0% (daszkowy),
- spadek poprzeczny jezdni na łuku – 4,0 % (jednospadowy),
- szerokość pobocza – od 0,50 m do 1,0 m,
- spadek poprzeczny pobocza – 6 - 8% ,
- rów o szerokości dna 0,4 m i głębokości 0,5 m na początkowym odcinku drogi,
- szerokość nawierzchni z kruszyw naturalnych na zjazdach – 3,50 m + pobocza gruntowe o szer. 0.75 m

## **7. Konstrukcja i technologia nawierzchni**

Zgodnie ze zleceniem inwestora zaprojektowano następujące konstrukcje nawierzchni:

a) na drodze gminnej od km 0+000,00 do km 1+1353,26:

- warstwa ścieralna grub. 3 cm z betonu asfaltowego – ETAP I,
- warstwa wyrównawcza grub. 2 cm z betonu asfaltowego – ETAP I,
- warstwa wyrównawcza z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie grub. 5cm na odcinku o nawierzchni brukowcowej,
- podbudowa na poszerzeniach z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie grub. 20 cm,
- podbudowa z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie grub. 15 cm na odcinku o nawierzchni żwirowej,

b) na poboczach:

- uzupełnienie poboczy kruszywem naturalnym stabilizowanym mechanicznie o grubości 5 cm.

c) na zjazdach gospodarczych:

- nawierzchnia z kruszyw naturalnych stabilizowanych mechanicznie o gr. 15 cm
-

W II etapie w przyszłości należy wykonać warstwę ścieralną z betonu asfaltowego o grubości min. 4 cm w celu uzyskania pełnej konstrukcji wymaganej dla ruchu KR-1.

#### **8. Roboty ziemne**

Roboty ziemne wynikają z konieczności wykonania: koryta pod poszerzenia, uzupełnienia poboczy.

#### **9. Odwodnienie**

Odwodnienie drogi gminnej odbywa się poprzez powierzchniowy spływ wód opadowych do rowów przydrożnych lub na teren. Na objętym opracowaniem odcinku drogi gminnej projektuje się wykonanie na początkowym odcinku drogi po lewej stronie rowu trapezowego o szer. dna min 40 cm do przepustu w km 0+120,00 m.

#### **10. Zajętość terenu**

Omawiana inwestycja nie wymaga wykupów działek. Inwestycja będzie prowadzona na działkach inwestora (obręb wsi Płonowo: dz. nr ewid. 121/1, 121/2; obręb m. Szmurły dz. nr ewid.470).

Na planie zagospodarowania terenu pokazano istniejącą linię rozgraniczającą drogi linią ciągłą koloru zielonego.

#### **11. Zieleń**

Nie występuje konieczność wycinki drzew. Przyjęto do usunięcia krzaki, które kolidują bezpośrednio z projektowaną inwestycją.

#### **12. Rozwiązania chroniące środowisko.**

Omawiane przedsięwzięcie nie pogorszy stanu środowiska naturalnego. Wykonanie nawierzchni bitumicznej, poprawi bezpieczeństwo ruchu samochodowego i pieszego, zmniejszy hałas i zwiększy komfort jazdy.

Technologię robót budowlanych przyjęto ogólnie znaną i powszechnie stosowaną spełniającą wszystkie polskie normy.

#### **13. Organizacja ruchu**

Przewidziano ustawienie znaków pionowych zaprojektowanych z grupy wielkości „małe” z tarczami pokrytymi folią odblaskową I typu.

Opracowano odrębny projekt stałej organizacji ruchu.

---